Comisión de
Legislación del Trabajo
S/C

Versión Taquigráfica N° 104 de 2015

UNIÓN FERROVIARIA DEL URUGUAY

ver exposición

EMPRESA PROSEGUR

ver exposición

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 17 de junio de 2015

(Sin corregir)

PRESIDE:	Señor Representante Óscar Andrade.
MIEMBROS:	Señores Representantes Fernando Amado, Wilson Ezquerra, Daniel Placeres, Luis Puig y Carmelo Vidalín.
DELEGADO DE SECTOR:	Señor Representante Pablo D. Abdala.
ASISTE:	Señor Representante Carlos Reutor.
INVITADOS:	Por la Unión Ferroviaria del Uruguay, señores Carlos Aramendi, Presidente, Georgy Martínez, Secretario General, y señora Cristina Reppetto, Secretaria de Organización. Por la empresa Prosegur, señores Oscar Ronda, Gerente General; Ricardo Petrone, Gerente de Operaciones y Tesorería; Rosario Irabuena, Gerente de Recursos Humanos, y asesores legales, doctores Pablo Cuneo y Fernando Pérez Tabó.
SECRETARIO:	Señor Roberto Juri.
PROSECRETARIO:	Señor Francisco J. Ortiz.

SEÑOR PRESIDENTE (Óscar Andrade).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión tiene el gusto de recibir a una delegación de la Unión Ferroviaria del Uruguay, integrada por la secretaria de organización, señora Cristina Reppetto; por el presidente, señor Carlos Aramendi y, por el secretario general, señor Georgy Martínez.

Les cedemos el uso de la palabra.

SEÑOR ARAMENDI (Carlos).- Es muy importante que esta Comisión nos reciba.

Básicamente lo que hemos venido a plantear es la violación de la Ley Nº 18.508, de Negociación Colectiva en el Marco de las Relaciones Laborales en el Sector Público. El artículo 5º de la ley establece que debe haber buena fe entre las partes negociadoras.

Durante tres o cuatro meses se desarrolló una negociación llevada adelante por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas -encabezada por el ministro Rossi- con la Unión Ferroviaria del Uruguay. Esta negociación se gestó antes de las elecciones nacionales; para ser concreto y hablar con total honestidad, se inició antes, cuando la Unión Ferroviaria envió una carta a cada uno de los presidenciables y el único que nos contestó fue el electo presidente Vázquez enviando al actual ministro para entrar en un clima de diálogo y negociación. En aquel momento, simplemente era un emisario enviado por Tabaré.

Entonces comenzó a desarrollarse la negociación en la que se dejaron claras las dos posiciones -contrapuestas-, tanto la del gobierno como la de los trabajadores. El gobierno expresó que una vez creado el servicio logístico ferroviario a través del decreto del 28 de diciembre de 2011, no iba a ir hacia atrás anulándolo. La Unión Ferroviaria del Uruguay dejó claro que rechazaba la creación de esta empresa -aunque estatal, se desempeña bajo la órbita privada- pues entiende que la consecuencia sobre los trabajadores sería muy mala.

Teniendo claramente en cuenta ambas posiciones comenzamos a trabajar en una salida intermedia; eso fue lo que conversamos en su momento con el ministro: buscar una solución intermedia para que no hubiera vencidos ni vencedores y así resolver el problema que se venía arrastrando desde hacía tres años. Cabe señalar que pusimos en conocimiento de todos y en su momento al ministro de este trabajo que estábamos haciendo.

Posteriormente, en una labor que comenzó en octubre y que culminó en marzo o abril, cuando se rompió la negociación, trabajamos en un proyecto escrito -el ministro Rossi nos solicitó que lo hiciéramos por escrito para poder analizarlo- con la finalidad de modificar el artículo 5º del decreto que crea los servicios logísticos ferroviarios y anular el artículo 8º, porque era contradictorio.

En esta labor participó el Ministerio de Transporte y Obras Públicas dando algunas ideas. Básicamente, el proyecto lo elaboró la Unión Ferroviaria del Uruguay; una vez que el sindicato lo redactó, lo elevó al Instituto Cuesta Duarte que le introdujo algunas modificaciones de tenor legal y al doctor Korzeniak -político ya retirado, gran constitucionalista que todos conocemos- por si el borrador contenía alguna cuestión de orden constitucional, y también hizo algunas mejoras.

Una vez terminado el proyecto, lo entregamos a AFE para que lo hiciera llegar al ministro. Ese fue nuestro trabajo. Asimismo, lo entregamos al presidente y vicepresidente, señores Wilfredo Rodríguez y Luis Rivero, respectivamente, quienes aún sin tener la venia de la Cámara de Senadores, ya estaban participando de la redacción. Todos estábamos trabajando sobre la base de encontrar una solución.

Una vez otorgadas las venias al presidente y vicepresidente de AFE, tuvimos una reunión en la que participó el señor Jorge Setelich y el vicepresidente, Luis Rivero a fin de redondear la idea y llevarla adelante.

Cuando solicitamos una reunión al directorio de AFE para saber qué resolución había adoptado respecto a este borrador, nos contesta con un papelito recortado, que ni siquiera logo tenía -realmente, a los trabajadores nos molestó mucho- expresando que Tabaré Vázquez ya había resuelto que a través de un decreto iba a reservar nuestros cargos como funcionarios públicos de AFE hasta el final de nuestras carreras, hasta la jubilación. Eso fue lo que se nos dio en un papel. Para nosotros, ese papel no tiene ninguna validez; además, en ningún momento este aspecto estuvo en la mesa de negociación. Entonces, expresamos que queríamos tener una reunión con el ministro.

La reunión se concretó en cuarenta y ocho horas. En esa ocasión, con el presidente de AFE trasmitimos qué veníamos negociando y lo que escuchamos fue sorprendente, por eso decimos que hubo mala fe; ya se tenía planificado el final. Durante esta reunión el ministro nos dijo que no sabía de lo que estábamos hablando, cuando durante cuatro meses participó en la negociación. Luego dijo que no se acordaba, que se había olvidado. Bueno, con esta amnesia de lo que había ocurrido durante cuatro meses, el estado de ánimo de la reunión se complicó.

Se concluyó la reunión solicitando el ministro setenta y dos más para estudiar el proyecto. Nuevamente nos reunimos y el ministro nos comunicó que el Poder Ejecutivo había resuelto hacer un llamado abierto para la conformación de servicios logísticos ferroviarios. Simplemente, luego de esta instancia, el diálogo queda cortado; ya no había más que hablar.

¿Por qué decimos que hubo mala fe? Todos sabemos que en una negociación se puede o no acordar, pero cuando no se llega a nada, por lo menos se dan los argumentos. El Poder Ejecutivo, a través de sus ministros, no dice por qué no se llegó a un acuerdo; simplemente dice que va a hacer un llamado y no nos da ni una sola respuesta acerca de lo que se venía negociando durante cuatro meses. Indudablemente, a partir de aquel momento el diálogo quedó cortado ingresando a la situación de conflicto en la que nos encontramos.

Para que quede claro a los integrantes de la Comisión, la modificación que proponíamos al artículo 5º -que refiere a cómo se conforma la empresa- era que AFE participaba en la sociedad con la CND -que posee el 51%- con su patrimonio material y su patrimonio humano calificado como funcionarios públicos del organismo para llevar adelante esta empresa.

Y respecto al artículo 8º, la nueva redacción propone que los ingresos de personal que se hagan a través de servicios logísticos ferroviarios sean bajo la órbita del derecho privado y una vez conjugando el derecho privado y el público, estos funcionarios se regulen por una negociación colectiva. Esa era la modificación planteada. Decíamos que era una solución para los trabajadores ferroviarios actuales, para el gobierno, porque ponía en marcha la operadora, con ambos tipo de trabajadores regulados por una negociación colectiva y naturalmente, la capacitación de los trabajadores ferroviarios se iban a hacer a través del ingreso de nuevos funcionarios a los servicios logísticos ferroviarios. Por una cuestión biológica, en un término de siete, ocho o nueve años, la empresa quedaría con funcionarios bajo el derecho privado, porque por su edad, la mayoría de los trabajadores ferroviarios en el ámbito de la operativa está prácticamente de salida. Entendíamos que esa era una solución para el Gobierno y para los trabajadores ferroviarios: se podía hacer la trasmisión tan necesaria de los conocimientos que están solo dentro de AFE y, de alguna forma, el Gobierno podía poner en funcionamiento la empresa. Nos parecía que era una solución viable. Sin embargo, el Gobierno no nos contestó; no supimos por qué no aceptó la propuesta. Simplemente, nos dio una salida diferente. Esa es la situación actual.

El conflicto ya está instalado. Acabamos de tener una asamblea nacional de todos los ferroviarios, a la que concurrieron más de cuatrocientos compañeros y se resolvió por aclamación que ningún trabajador ferroviario dejará el derecho público para ir a trabajar bajo el derecho privado. Esa resolución es la que nos mandata para seguir adelante. Queda claro que el Gobierno continúa con su idea de llevar adelante esta empresa bajo el derecho privado; ya hizo el llamado correspondiente.

Es difícil encontrar el camino de salida ante la intransigencia del Gobierno. ¿Por qué hablamos de intransigencia? Porque los trabajadores hemos cedido bastante. Ya en la asamblea del año 2012 o 2013, con la participación de alrededor de entre quinientos y seiscientos compañeros, se resolvió tomar algunas medidas, que luego fuimos negociando y viendo posibilidades intermedias, a fin de buscar una solución al problema. Cedimos mucho, mientras el Ejecutivo, tanto el anterior como el actual, sigue totalmente intransigente, decidido a que esta empresa debe estar en el derecho privado, sin la participación de ningún trabajador público. La cuestión es que el conocimiento del personal de conducción, de los maquinistas, está solo en AFE y es necesario trasmitirlo a las nuevas generaciones. Nosotros estamos dispuestos a hacerlo, pero como funcionarios públicos. En definitiva, el Gobierno está atropellando el derecho de los trabajadores, intentando llevarnos al derecho privado; nosotros hemos elegido ser funcionarios públicos, la mayoría tenemos treinta, treinta y seis, treinta y siete años de trabajo en el ferrocarril y hemos decidido ser trabajadores ferroviarios bajo el derecho público. Creemos que llevar la parte operativa al derecho privado es tirarnos por encima una responsabilidad que nunca tuvimos, es como decir que los funcionarios públicos no servimos para nada y que esto solo se puede hacer bajo el derecho privado. El mensaje que está por detrás de todo esto es que dentro de la función pública no se puede desarrollar una operativa ferroviaria. Nosotros decimos que es una responsabilidad que no asumimos porque no tenemos nada que ver, porque esto es producto de las malas gestiones, tanto de los gobiernos blancos y colorados, como de la fuerza política que hoy se encuentra en el Gobierno. Y no se trata solo de mala gestión sino también de falta de inversión. Más allá de que sea en el ámbito público o privado, si no se invierte, cualquier empresa se puede fundir. Si en una empresa privada no se invierte, se puede fundir; si una empresa privada no tiene una buena gestión, también se puede fundir. Entonces, hay dos puntos claves: durante cincuenta años no hubo inversión y la gestión de

AFE ha sido realmente muy mala. La fuerza política que está en el Gobierno desde el año 2005 a la fecha ha gestionado AFE en forma pésima. Con todo el respeto que merece el actual presidente de AFE, creemos que si queremos hacer una buena gestión en una empresa pública, no podemos elegir a alguien que ha dedicado su vida y su trabajo a la producción rural. Me parece que una empresa pública que busca reconvertirse a sí misma, que trata de meterse en el proyecto país como una gran empresa de transporte, como una herramienta para ayudar a que el país productivo siga creciendo, no puede buscar gestores que no tienen la menor idea de lo que es un ferrocarril.

Creemos que el Gobierno se sigue equivocando, sigue pensando que los trabajadores públicos no servimos para esta tarea y trata de llevarlo al derecho privado. Nosotros pensamos que esa no es la solución.

Por otro lado, tuvimos una experiencia que para los ferroviarios no fue la mejor. En el año 2009 se creó la Corporación Ferroviaria, una empresa estatal bajo el derecho privado. Esta empresa recibió una determinada cantidad de dinero, por el cual después hubo muchos problemas. Nosotros estuvimos en la Comisión de Transporte de esta Cámara y del Senado haciendo una denuncia porque la Corporación Ferroviaria no presentó en sus balances el dinero que había recibido, sino que los presentó con un gasto mucho menor. Consta en actas que AFE tenía dinero a favor y que la Corporación Ferroviaria tenía que dárselo a AFE o invertirlo en infraestructura. Eso quedó demostrado -reitero, figura en actas- y lo denunciamos. En este caso, el problema es que una empresa estatal en el derecho privado no puede ser controlada por ustedes ni por el Tribunal de Cuentas. Trabaja bajo el derecho privado y punto. Entonces, empresas estatales, que manejan cifras muy importantes -dinero que, en definitiva, pagamos todos los uruguayos, porque son préstamos de bancos internacionales- no tienen el control del Parlamento ni del Tribunal de Cuentas. Creemos que es una situación bastante complicada. La experiencia vivida con la Corporación no fue la mejor para nosotros. Por lo tanto, creemos que el Gobierno se está equivocando al plantearse un modelo exactamente igual. Entendemos que podría hacerlo a través de AFE, porque cuenta con los trabajadores; simplemente, necesita que se gestione bien.

Dejo mi intervención por acá. Si tienen preguntas, estamos dispuestos a contestarlas.

Muchas gracias.

SEÑOR MARTÍNEZ (Georgy).- Como todos saben, existe la posibilidad de ser considerados como personal excedente e ir a otra empresa pública, pero los compañeros a los que les quedan cuatro o cinco años de trabajo no quieren ser considerados excedentes sino que desean jubilarse en el ferrocarril, porque este es el trabajo que han hecho toda su vida. Los otros, los que entramos en 2006, llevamos casi diez años trabajando en el ferrocarril y queremos seguir en el trabajo que tenemos. Nos costó muchos años aprender el oficio; no queremos, simplemente, ser utilizados para enseñar a otros y luego quedar afuera y, mucho menos, que se nos trate de la manera en que lo vienen haciendo.

Nuestra preocupación, más allá de lo laboral, es que AFE se va desmantelando. Ese proceso ya empezó con la Corporación. Se ha demostrado que dividir la empresa en dos duplica los gastos. Simplemente, se genera un gasto para el Estado, porque la CND es parte del Estado. En realidad, dividir no sirve para nada. En todas partes del mundo -por ejemplo, en Argentina- se está volviendo a estatizar, porque este invento ya se puso en práctica y no funcionó. Cuando demostramos que este proyecto fallaba, se nos terminó reconociendo por parte del Ministerio del Gobierno anterior que lo que querían era, simplemente, tener trabajadores que pudieran echar cuando quisieran, a fin de poder competir con las otras empresas de transporte. Todos sabemos que los hechos demuestran que nunca se tuvo en cuenta a AFE como para que pudiera competir con otras empresas de transporte, ni en el rubro pasajeros ni en la carga. Es como si se hubiera dejado que se fundiera de a poco para que terminara en el estado en que está hoy y luego se culpara a los trabajadores porque no funciona.

Sé que es difícil, pero me gustaría que alguno de ustedes pudiera ver las condiciones en que trabajan los ferroviarios. Muchos trabajan sin un baño; muchos, sin las condiciones de salud laboral necesarias como para poder trabajar ocho, diez y hasta doce horas como sucede ahora. Más allá de que la hora extra a veces duplica el sueldo y muchos lo hacen por necesidad, también lo hacen porque, de lo contrario, el ferrocarril no funcionaría. La cantidad de empleados que hoy tiene el ferrocarril no es suficiente para cubrir los pocos trenes que tenemos.

Entonces, se le dice al ferroviario que no se puede conseguir plata para el ferrocarril, que el Gobierno no puede gastar plata en el ferrocarril. ¿Y qué está haciendo ahora con esta empresa? ¿Es una empresa privada la que viene y recibe la plata? No; es una empresa del Estado. La CND es del Estado. Y esta plata es del Estado. La verdad es que los trabajadores están muy dolidos porque se dice que el ferrocarril está en el estado que está por su culpa, porque son empleados públicos, como se ha manejado en la prensa desde el Gobierno anterior. Además, se les dice que no va a venir plata para el ferrocarril porque el Estado no puede invertir y resulta que ahora hay cuarenta y cinco millones y alguno más pero solo para trabajar bajo el derecho privado. Y la plata la va a pagar el pueblo. Eso es lo que preocupa a los trabajadores, además de que quieren jubilarse en el ferrocarril. Ahora están pidiendo colaboración para que pasen a trabajar bajo el derecho privado, conservándoles el cargo lo que, en cierta forma, no da ninguna garantía, porque hay un montón de cosas que van de la mano de eso. Para nosotros no es garantía solo decir que nos conservan el cargo, porque en cuatro o cinco años se capacita a la gente que vaya entrando y ¿nosotros qué hacemos? No podemos ceder más de lo que ya cedimos. No solo porque estamos cansados, sino también porque llevamos tres años sin saber qué va a pasar con AFE. Los trabajadores no saben para dónde van a ir, si está empresa va a arrancar ni si va a terminar en lo que terminó ahora, y todavía se pide a los trabajadores que colaboren y pasen a trabajar bajo derecho privado. Nosotros ya estamos cediendo bastante, porque cuando se hicieron las asambleas de 2012 y 2013 se estaba en contra de la Self S. A.; directamente no se iba a trabajar en esa empresa bajo ningún concepto.

Nosotros pusimos nuestra parte. Hablamos con los trabajadores y aceptaron pasar a trabajar allí para que la empresa funcionara, ya que el Gobierno, sí o sí -fue lo que nos dijo el ministro Rossi cuando empezó este período-, iba a ir por ese lado. Tuvimos la voluntad de trabajar ahí, pero como empleados bajo el derecho público. Simplemente, el Gobierno tenía que hacer algunos cambios y en cinco o diez años la mayoría del personal se iba a ir jubilando, pero eso tampoco lo aceptó. Nos están atropellando directamente; se está actuando de mala fe, y por eso los trabajadores están parados como están y no van a dar un paso atrás.

Ahora nos proponen diferentes alternativas para endulzarnos, pero lo que se busca es llegar al mismo camino. En realidad, el Gobierno no propuso nada; siempre fuimos nosotros. Cuando hubo que buscar una salida para que los trabajadores de AFE, que son los capacitados, pudieran tener una solución, nosotros buscamos la vuelta. El Gobierno no hizo nada, y todavía nos hace perder el tiempo, porque ahora volvimos al principio: la empresa solo va a trabajar bajo el derecho privado.

Los trabajadores ya no dan más. Muchos tienen la mala experiencia de la excedencia de los años ochenta, llevan años viendo que el ferrocarril se va fundiendo, y ahora, además, tres años de desgaste.

SEÑOR PUIG (Luis).- En realidad, venimos participando en debates sobre la situación de AFE y del ferrocarril en Uruguay desde hace unas cuantas décadas, desde que el país se puso a contrapelo del mundo y allá por 1987 decidió que los trenes no correrían más. Esto significó un costo económico y social para el país. Varios pueblos quedaron aislados; no tenían forma de comunicación, de llegar a otros lugares. De alguna manera, la decisión del proceso de desmantelamiento de AFE fue a favor de sectores privados de la economía y, claramente, se benefició a las empresas privadas de transporte carretero.

Cuando en el mundo se invertía fuerte para lograr un medio de transporte, no solo de pasajeros sino también de carga, que pudiera cumplir con un objetivo de desarrollo nacional productivo en cada uno de los países, Uruguay hacía a la inversa: desmantelaba ese proceso y redistribuía a trabajadores con una sólida experiencia en sus lugares de trabajo. Miles y miles de ferroviarios fueron distribuidos. Se fue desmantelando paso a paso la posibilidad de recrear el ferrocarril. Esa situación se fue haciendo cada vez más difícil y, de alguna manera, aparecieron las voces que decían: "Nada de lo que hace el Estado es eficiente; hay que recurrir a las privatizaciones, hay que dotarlo de mayor eficiencia". Sin embargo, todo parece indicar que no es eso lo que ha ocurrido.

Desde hace tiempo se plantean alternativas que generan empresas de derecho donde los trabajadores, aun perteneciendo a una empresa pública, tendrían que pasar al derecho privado. Pero se desconoce la realidad de lo que implica la capacitación para correr trenes en Uruguay; es algo que no se logra de un día para otro, porque no hay escuelas de conducción para maquinistas de ferrocarril.

En su momento, el sindicato rechazó las alternativas planteadas; sin embargo, generó un proceso de diálogo, de intercambio, a fin de compatibilizar algunos planteamientos que venían del Poder Ejecutivo con la posición de los trabajadores. La postura inicial a participar en esa nueva empresa conformada por capitales de AFE, del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, con los trabajadores bajo derecho privado, fue de rechazo. Luego los trabajadores dijeron que, si se generaban los mecanismos por los cuales los funcionarios públicos pudieran desarrollar esa actividad, iban a contribuir a esa propuesta. Durante un tiempo todo pareció indicar que se avanzaba para el lado de las negociaciones y los intercambios -algo que está establecido en la ley, pero que tiene que ser práctica todos los días- y que, más allá de las diferencias, se iba a llegar a un acuerdo, en la medida en que se generaran las condiciones para que funcionarios de AFE desarrollaran esa actividad sin perder las características de funcionario público. Ese es solo un aspecto; sabemos que acá se está discutiendo una concesión en cuanto a los servicios del Estado.

Si uno analiza lo que ha pasado en la región y en el mundo, observa que muy cerquita de Uruguay -acá nomás, cruzando el charco-, a los argentinos en el noventa se le vendió, como se nos intentó vender a los uruguayos, que las privatizaciones eran la llave de la felicidad. Podemos hablar de Gas del Estado en Argentina, con cuatro millones de usuarios, desmantelada a través de diez trasnacionales; fue un desastre porque el Estado perdió el papel de fiscalización de los yacimientos, de cuánto existía, de cuánto se exportaba. Otro ejemplo es lo que pasó con Aerolíneas Argentinas. Fue desmantelada totalmente. Hoy hay un proceso a la inversa, que parece desmentir claramente la idea de que el Estado no es capaz de gestionar en forma eficiente.

También es muy claro lo que pasó con ferrocarriles argentinos. Se privatizaron los ferrocarriles y las distintas líneas de transporte, porque decían que daban pérdidas; sin embargo, el Estado subsidió a empresas privadas durante toda la década del noventa, en cantidades de la misma magnitud de las pérdidas que se reportaban. Entonces, acá hay una discusión de fondo sobre el papel del Estado, las empresas privadas y el que juegan los trabajadores. Por tanto, aquellas teorías con las que se nos pretendía convencer de que todo lo privado es eficiente, en contrapartida con un Estado que no permite el desarrollo, parecería que ha quedado demostrado que no eran correctas.

De acuerdo con lo que tenemos hoy arriba de la mesa, creo que es imprescindible recurrir a los mecanismos de negociación colectiva. Es imprescindible buscar alternativas de conjunto, sin vencedores ni vencidos, como decían los trabajadores, pensando en una perspectiva de desarrollo, porque si hay algo que han hecho los trabajadores uruguayos a lo largo de la historia es presentar propuestas de desarrollo. No se han contentado con plantear aumentos salarias o condiciones de trabajo, que ya de por sí justifican la acción sindical; han planteado propuestas de desarrollo nacional, de desarrollo del aparato productivo, y el ferrocarril cumple un papel esencial en ese marco.

Por tanto, creo que es imprescindible volver a los caminos de la negociación colectiva, que permitan resolver esta situación inmediata y que, a su vez, se den mecanismos de negociación para replantearse cuáles son las mejores alternativas para Uruguay en materia de transporte ferroviario.

SEÑOR PLACERES (Daniel).- Hace aproximadamente un año, antes de ingresar al Parlamento, se me ocurrió investigar los destinos de bienes de Uruguay, en base a un estudio que armamos, y advertí que el nuestro siempre está entre el primero y el cuarto país de destino. No podía creer esto que voy a decir: setecientos camiones por semana van al sur de Brasil.

Yo no hablo de AFE al mundo; hablo del ferrocarril al sur. Se trata de una investigación que también realicé a través de la Unión de Exportadores del Uruguay; son datos reales. Lo que no se logra ensayar es el costo que hoy tiene el Estado con la manutención del ferrocarril. Pediría a la delegación que empezáramos a cambiar el concepto de recurso humano, porque mientras este está dentro de un marco del mercado, el de talento empieza a identificar los oficios de las compañeras y de los compañeros. Eso está cambiando en aquellos países que quieren desarrollar otro tipo de concepto de la clase trabajadora. Insisto: el recurso se toma estrictamente como un número más del mercado. Creo que nosotros, como, país tenemos los talentos. Lo han demostrado UTE y Antel -empresas que fueron cuestionadas- con un giro de reconversión, no incorporando talentos, sino capacitando a los que tenían, lo que generó competencias.

Creo que el planteo que hacen los trabajadores no es descabellado. Nos hablaron de utilizar, no solo los materiales, sino también los talentos humanos. ¿Por qué? Porque eso nos puede permitir, de una vez por

todas, ensayar realmente la sustentabilidad del ente. Pienso que están dadas las condiciones para hacerlo, porque existe el mercado de destino. Lo que sucede es que hay un gran peso económico permanente.

Como bien decía el diputado Puig, hay que ir a fondo en una discusión acerca del marco de desarrollo, con la negociación colectiva de los trabajadores. Sin ella es imposible avanzar porque, sin negociación, ¿qué vamos a hacer? ¿Incorporar más trabajadores con una visión privada al equipo de talento que tenemos en AFE? Quizás podemos invitar al ministro para discutir este asunto.

Pienso que tenemos que seguir profundizando en la idea de trabajar con los talentos que tenemos y mejorarlos. Ya quedó claro que no se avanzó con las políticas que se aplicaron en situaciones de crisis. No se avanzó con las privatizaciones. Es más: después uno un retroceso y una reinversión diferente a lo que se había planteado. Los propios actores que votaron las privatizaciones en Argentina están votando la nacionalización de los bienes, como bien decía el diputado Puig.

Creo que sería bueno abrir este debate y, de una vez por todas, empezar a trabajarlo seriamente con un enfoque del Estado, que es el que tiene la chance de mejorar esta situación. Es increíble que, estando Uruguay entre el primero y el cuarto país de destino de bienes, no lo tenga claro.

Se habla, por ejemplo, de que la trocha es un poco más ancha. Yo tuve la chance de conocer a quien fuera presidente dos años de Vale do Río Doce, que me decía que se puede achicar la trocha poniendo una tercera vía porque, con algunas modificaciones, después se conecta directo. Me lo dijo la persona de mayor capacidad en Brasil. Esta persona vino una vez sola a Uruguay; tiene ochenta y nueve años y es ingeniero en Brasil. Durante doce años presidió Vale do Río Doce, una de las empresas más importantes de aquel país.

Puede ser que haya que mejorar las vías; al respecto, en la gira que realicé por la región vi que están utilizando hormigón para hacer los rieles. Se trata de un sistema nuevo que se está usando en todo el mundo y que funciona. Sin duda -hablando de la conservación de los puestos de trabajo-, esto hay que proyectarlo no solo para AFE, sino también para la construcción.

Hace tiempo que estamos estudiando el tema, pero hay que encararlo. Creo que tenemos todas las condiciones como para salir adelante, porque contamos con mercados para aprovechar el ferrocarril de carga, aunque se diga que es un medio no tan barato como el camión; el tema es que no se lo explota adecuadamente.

Yo consulté a las empresas que más exportan bienes a Río Grande do Sul y todas me dijeron que se pondrían contentas si apareciera el ferrocarril.

SEÑOR PRESIDENTE.- Nosotros tenemos facultades limitadas; no alcanza con que acá podamos resolver algo. Lo más eficaz que puede hacer la Comisión es construir puentes de negociación colectiva. En este caso, podríamos convocar al Ministerio de Transporte y Obras Públicas y a AFE para restituir las instancias de negociación colectiva en el breve tiempo de que disponemos. Digo esto porque en julio se inicia un proceso; si se hiciera sin acuerdo, empezaría de la peor forma posible para el país. Creo que cualquier escenario de comienzo que sea hijo de una circunstancia no acordada colectivamente con todas las partes es traumático.

Por otra parte, me gustaría conocer mejor la propuesta. Sin embargo, me parece algo razonable; no parece sentada en una postura de fe. La idea es mantener el contingente de trabajadores y abrir una ventana de transición para intercambiar conocimientos. La actividad seguiría siendo pública por el carácter de la empresa y habría flexibilidad en su forma jurídica.

Parece sensato invitar al Ministerio para que exponga sus razones; también sabemos que hay problemas de contenido y de forma. Está claro que no vamos a convocar al señor ministro para hacer una catarsis que no contribuya a resolver el problema con los trabajadores. De todos modos, está bueno recomponer un ámbito de negociación colectiva en el que se intente llegar a un acuerdo.

Si bien no estuvo planteado centralmente, el Estado debería ser ejemplar en sus actividades económicas en cuanto al cumplimiento pleno de la normativa de salud laboral; si hay un terreno en el que no debería ofrecer ni milímetros de ventaja es ese. Es más: si el Estado exigiera cumplimiento pleno de este tipo de normativa -

no solo con relación a sus trabajadores, sino a las empresas que contrata y a las que les compra-, contribuiría enormemente a generar una matriz cultural en este sentido. Aunque algunos piensan que es para mal, yo pienso que es para bien que el Estado tenga un peso muy fuerte en la economía uruguaya y, si los encadenamientos fueran muy rigurosos, podría generar mecanismos de control más serios. Si bien este no fue un tema central, vamos a incorporarlo a la agenda, porque no debemos banalizar los temas de salud laboral y de seguridad industrial.

Todos sabemos que estamos ante un tema- país, con una trascendencia gigantesca. El tema de la infraestructura y del transporte es muy importante. En una mirada de desarrollo de competitividad del Uruguay -en un concepto de competitividad a la alta del desarrollo productivo-, no hay duda de que los problemas de la matriz energética -como parte de la infraestructura y del transporte- son centrales. Pensar en un concepto multimodal de transporte que incluyera la navegabilidad de los ríos y el ferrocarril sería algo muy bueno para el país. ¿Cuánto nos ahorramos con una de las barcazas que hicimos para trasladar lo que transportan los camiones? En un año se desquitó la obra.

Tampoco hay duda de que tenemos una herencia de doscientos años de dificultades, porque el Uruguay no tiene una infraestructura pensada para el desarrollo nacional. Nosotros trabajamos durante muchos años en la Comisión de Desarrollo Productivo de la Central, mirando el mapa de infraestructura latinoamericano, de densidad de telecomunicaciones y de transporte en materia energética que, comparado con las zonas más desarrolladas del mundo, arroja una diferencia de cien a uno en términos de nuestra capacidad. No hay dudas de que uno de los talones de Aquiles del desarrollo de la industria tiene que ver con todo esto.

Estamos ante un tema de interés nacional profundo porque, más allá de matices, no hay duda de que el desarrollo productivo es una clave para cualquier desarrollo superior. Tenemos claro que se trata de un tema que genera mucha sensibilidad, porque roza a las empresas públicas. Hablo de sensibilidad, entre otras cosas, por las circunstancias que atravesó América Latina en los noventa. Pero, más allá de lo filosófico, tenemos un problema concreto, con una negociación estancada. Por lo que escuché, no hay ámbitos concretos de negociación, lo que complejiza aún más la situación; debemos ser capaces de encontrar mecanismos de negociación. Si hay que ir al Ministerio de Transporte y Obras Públicas para conversar con el señor ministro, lo haremos; está bueno que exista diálogo social para resolver todo tipo de problemas. Lo ideal sería convocar a la contraparte para hablar sobre esta situación. No ayudamos nada con adjetivizar esta cuestión.

Durante este breve período al frente de la Comisión, nos tocó ir a Salto para arreglar el problema de los trabajadores municipales en huelga; también fuimos a Rivera y ahora estamos coordinando para ir a recorrer las avícolas. Además, no es por sacarnos boleto, pero la propuesta que solucionó el conflicto con la regasificadora fue la que los señores diputados de la comisión tiramos como alternativa en una reunión informal.

Acá va a haber disposición; de todos modos, nadie va a obligar a nadie a encontrar una solución.

SEÑOR EZQUERRA ALONSO (Wilson).- Más allá de la visión que tengamos del ferrocarril y de la necesidad de ese medio de transporte, el planteo venía por el lado de la generación de un emprendimiento público o privado; la idea es buscar un punto de negociación.

Acá existe una visión del Gobierno acerca del tema y los trabajadores son la contraparte. Más allá de que nosotros no resolvemos, podemos generar el ámbito adecuado para dialogar. Los funcionarios tienen la fortaleza de integrar un rubro muy específico; termina siendo un talento. No todo el mundo sabe sobre locomotoras, vías, etcétera. Esa es una fortaleza de los trabajadores a la hora de sentarse a negociar.

Por otro lado, se habló de las sociedades anónimas, y creo que deberíamos buscar la forma de que el Parlamento no quedara por fuera de los controles.

Sin duda, el uso del ferrocarril provocaría un menor desgaste de las rutas y un abaratamiento de los costos. De todos modos, me gustaría preguntarles algo respecto a las rutas. Se nos dijo que, de acuerdo a la forma en que se diagramaron, sin atravesar los cerros, no se podía circular a mucha velocidad. ¿Eso es cierto? Estaría bueno tener un pantallazo al respecto, porque ustedes son los que trabajan en el rubro; así podríamos opinar con más conocimiento.

SEÑOR ARAMENDI (Carlos).- Francamente, la raíz de este asunto con AFE es política. Se presentó todo tipo de alternativas técnicamente posible y ninguna fue aceptada por parte del Poder Ejecutivo. Sabemos que dentro de la fuerza política de Gobierno hay un sector que opina totalmente diferente al resto. Hay una parte del Gobierno que dice que esto tiene que estar en la órbita del derecho privado, porque los funcionarios públicos no servimos para nada. Eso quedó de manifiesto durante el Gobierno anterior, cuando el señor presidente de la República desacreditó de todas las formas posibles a los trabajadores públicos, argumentando que teníamos prerrogativas y que estábamos prendidos de la teta; directamente, se refirió a los ferroviarios. Hoy, las prerrogativas de un ferroviario prendido a la teta son que tiene sueldos hasta por debajo del mínimo nacional; los nuevos ingresos están por debajo del salario mínimo nacional. Entonces, no se puede decir que tenemos prerrogativas o que estamos prendidos de la teta.

El tema es claro porque es político y porque salió de la negociación. Todos sabemos que se produce un quiebre en la negociación con el Gobierno anterior cuando el Poder Ejecutivo, representado por el señor Julio Baráibar -uno de los negociadores directos-, rechaza una de las propuestas técnicas presentadas por la Unión Ferroviaria; en aquel momento, se argumentó que era un tema político ideológico y que se pretendía pasar la empresa pública al derecho privado. Eso quedó establecido en el Gobierno anterior, y es lo que hoy está en juego. Este es un tema político; no es un tema técnico acerca de cómo desarrollamos al ferrocarril. Mientras no resolvamos el problema político, será difícil destrabar la situación desde donde la quiere llevar el Gobierno.

No podemos olvidar que esta empresa operadora, Servicios Logísticos Ferroviarios, que es una empresa estatal que opera bajo el derecho privado, puede cotizar en bolsa. Y si puede cotizar en bolsa, ¿quién dice que dentro de un tiempo no sea una empresa privada? Por eso decimos que es un intento de privatización encubierto por parte del Gobierno, porque si va a cotizar en bolsa, tal vez termine siendo una empresa privada y no estatal. Tenemos que ir aclarando algunos conceptos sobre las bases de la discusión.

No compartimos los estudios hechos por el Banco Mundial, es netamente neoliberal. Se dijo y se dice que en Uruguay no hay posibilidad de más de un operador corriendo por las vías, por las distancias que existen y por los volúmenes de carga para transportar; se dijo y se dice que la única posibilidad es la de una sola empresa operadora. El tema está en si es privada o si es pública. Eso es claro. En su momento, el Banco Mundial decía que esta empresa debía ser privada, por eso el rechazo al Banco Mundial por neoliberal. Acá el tema es que no hay posibilidad de más de una empresa que recorra las vías uruguayas transportando carga. Tenemos trayectos muy cortos; el más largo es de algo más de 500 kilómetros, hasta Rivera. El año pasado se transportaron 24.000.000 de toneladas por las rutas nacionales, y muy poquito por el ferrocarril. Aproximadamente cuarenta y cinco mil camiones circulan por nuestras rutas, y se trata de camiones de mucho peso.

Nosotros decimos que no se trata de competir. El ferrocarril no debe ser un competidor sino un complemento del resto del transporte. Por eso se habla mucho del transporte multimodal. El ferrocarril debe ser complementario. Hay lugares a los que el ferrocarril no puede acceder pero que sí pueden llegar los camiones. En los trayectos cortos el transporte carretero es el más eficiente y en los trayectos de mayor distancia, para transportar volúmenes muy importantes de carga, el más eficiente es el ferrocarril, junto con el transporte náutico, que también debe ser un modelo complementario.

Mientras el Poder Ejecutivo no entienda que se debe desarrollar un modelo de transporte con los tres modelos trabajando en conjunto por el bienestar del país, llevando adelante un modelo de desarrollo, no iremos muy lejos. El tema es que acá seguimos pensando en los tres modelos de transporte por separado. Sabemos de la presión a través del modelo de transporte carretero; existe. No porque sí en 1952 los ingleses entregaron el ferrocarril al Estado. El ferrocarril ya no estaba siendo rentable y el propio Estado creó la competencia para el ferrocarril que en aquel momento todavía era privado. No por gusto las rutas están al costado de las vías. Los gobernantes de aquellos tiempos fueron construyendo rutas al costado de las vías para competir con el ferrocarril, que era privado. El tema es que una vez que los ingleses se retiran del país, queda el ferrocarril en manos del Estado y resulta que tenía la competencia adentro: debía competir con el transporte carretero que había creado con esa función. Ese transporte carretero fue creciendo al punto de ser hoy un poder muy importante como modelo de transporte.

Entonces, acá hay aspectos políticos y hay aspectos técnicos. Lo que está primando hoy es el aspecto político, no el técnico.

El compañero hablaba del durmiente de hormigón, que en el mundo se está dejando de usar. Los países del primer mundo están aplicando el durmiente de PVC. Es un PVC especial, que implica un costo mucho más bajo que el del hormigón. Pero para nuestra América Latina el hormigón sigue siendo el modelo de durmiente a desarrollar. Para nosotros es muy importante tener una empresa de construcción porque abre la posibilidad de tener mucha mano de obra que genere durmientes de hormigón, y no se debe apuntar solo a Uruguay. Podemos hacer dos o tres millones de durmientes y se termina la historia porque, ¿a quién se los vendemos? Hay que apuntar a la región. Brasil viene apuntando al desarrollo del ferrocarril; después de haber levantado todas sus vías, hoy está reconstruyendo vías y haciendo inversiones muy importantes en infraestructura porque entendió que es un modelo con el que se tiene que seguir adelante y debe hacer conexiones con el resto de los países vecinos. En ese sentido, con el durmiente de hormigón hay mucho por hacer.

Estamos abiertos al diálogo en forma permanente. Por eso la búsqueda que hemos venido haciendo tanto en la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas como en esta -a la que agradecemos que nos haya recibido-, donde no solo venimos a denunciar la situación sino a hacer entender que a través de esta situación se pueden abrir los caminos para encontrar una solución al problema. Se dice por ahí que quien se quema con leche, ve a la vaca y dispara. Al Ministerio de Transporte y Obras Públicas le hemos perdido la confianza. Si se abre una mesa de negociación, queremos poner condiciones porque no se puede negociar y después olvidar las cosas. Estamos dispuestos a negociar hasta el último momento porque creemos que se debe buscar una alternativa a esta situación.

Esta empresa está dispuesta a arrancar el 1º de julio. Nosotros decimos que no podrá porque no tiene maquinistas. El señor ministro podrá tener toda la intención de arrancar, pero no tiene maquinistas. Es decir que seguimos enfrentados a la misma situación. Como decía el señor presidente, si una cosa arranca torcida, seguramente continúe con experiencias muy malas en su desarrollo.

Los trabajadores ferroviarios, más allá de las grandes dificultades que tenemos -de seguridad laboral, de salarios bajos-, hace muchos años que no reclamamos salario ni mejores condiciones laborales sino que se nos respeten nuestros derechos como trabajadores. Por eso decimos que el Gobierno nos quiere atropellar y vendernos espejitos de colores para que dejemos nuestra tarea como funcionarios públicos y pasemos al derecho privado. Sabemos que, en ese caso, pasado un tiempo, volveremos, al final de nuestra carrera laboral -ya no podrá ser en AFE porque no existirá más-, para barrer una plaza -sin desmerecer a quien lo hace-, a pesar de tener un conocimiento técnico ferroviario muy importante. No queremos vivir esa experiencia, pero es hacia donde el Gobierno nos quiere llevar. Por eso, nada de lo que nos ofrece nos resulta una garantía.

Quiero reiterar que se trata de un tema netamente político porque esta historia arrancó en el año 2005. La primer propuesta que vino por parte del Gobierno fue la de una empresa netamente privada que se llamaba Ferrosur. El Gobierno tuvo oculto ese proyecto; se lo escondió a los trabajadores para llevarlo adelante. Tratamos de buscarlo, pero no lo logramos. Parte de los legisladores de aquel momento decían que tenían disciplina partidaria y no podían mostrar el proyecto, que era netamente privatizador, por el cual la mayoría de los ferroviarios quedaba excedente. El proyecto llega a manos de los trabajadores caído del cielo. Era un proyecto netamente privatizador. El proyecto cae. ¿Qué sucede después? Aparece este nuevo modelo. Cuando cae el proyecto de Ferrosur, aparece este nuevo modelo de empresa estatal bajo el derecho privado.

Para que quede claro, lo reitero: no es un tema técnico del ferrocarril, sino que es un tema político, por lo que se tiene que resolver políticamente. De lo contrario, no habrá salida a esta situación.

Que quede claro: los trabajadores estamos dispuestos a negociar, porque para eso el Gobierno ha creado la Ley Nº 18.508, de negociación colectiva; lamentablemente, desde el ámbito político es el que la ha violado más veces. La Unión Ferroviaria está dispuesta a buscar todas las alternativas posibles para lograr el diálogo y para salir de esta situación, pero los trabajadores no vamos a permitir que se atropellen nuestros derechos.

SEÑOR MARTÍNEZ (Georgy).- Como decía el compañero, por las rutas nacionales se transportaron 24.000.000 de toneladas; AFE no llegó a las 800.000 toneladas. Lo bueno sería, con lo poco que tenemos, llegar a 1.000.000 o a 1.200.000 toneladas. Si descongestionáramos de las rutas 3.000.000 de toneladas, estaríamos triplicando y cuadriplicando lo que tenemos hoy en el ferrocarril, lo que para

nosotros sería excelente por todo lo que generaría. El ferrocarril evita la contaminación que producen los camiones. Además, todos sabemos que detrás de los camiones, hay mucho negocio, que empieza con la venta de cubiertas. Esa es la realidad. Eso también genera fuentes de trabajo, y no lo vamos a negar. Pero, si nosotros lleváramos veinte camiones, estos dejarían de pasar por las rutas, evitando el consiguiente deterioro de ellas, que el Gobierno no da abasto para arreglarlas. Entonces, podríamos cuadriplicar lo que tenemos, con los 1.400 kilómetros de vías que están funcionando, generando un gran ahorro en arreglo de rutas, mientras a las empresas de camiones no les significaría nada.

AFE tiene muchos clientes esperando que transporte, pero no tenemos máquinas ni vagones. Es mentira que proveerlo de máquinas y vagones sería algo innecesario. Ya hay clientes esperando, que quieren duplicar lo que están transportando, y muchos más que están al lado de la vía y que quieren transportar sus granos, así que ni siquiera se necesita hacer grandes extensiones de vía.

Se preguntaba si las vías son rentables por la cantidad de curvas que tienen. La mayoría de las rutas están al lado de las vías, y hacen las mismas curvas. Con un tren a 40 kilómetros por hora, que en ruta no es nada, en una vía pareja en todo el país, llevando trenes de veinte o veinticinco camiones, lo que se puede transportar es incalculable. Lo único que hace falta es que las vías estén en condiciones para correr a esa velocidad. Hoy en día tenemos muchos tramos, principalmente en la línea Nico Pérez, en los que debemos tener mil precauciones: hay que ir a 10, a 5 y a 20 kilómetros por hora. Eso rompe las máquinas porque se esfuerzan constantemente; son máquinas de muchísimos años, que no tienen repuestos ni mantenimiento. La vía va destrozando el material rodante. En Estados Unidos, que es un país extremadamente desarrollado, se apunta al uso del ferrocarril. Ustedes tienen la posibilidad de averiguar muchas cosas que a veces ni nosotros podemos. Lo que sí les podemos decir que lo que se transporta en Estados Unidos en el ferrocarril es impresionante. Se apuntó a ese medio por la contaminación, por la capacidad del ferrocarril, y porque llega a lugares donde los camiones no pueden.

Otra cosa que nos preocupa son las gestiones. La corporación ferroviaria que se armó para las vías le quitó parte del trabajo que tenía AFE. Eso tiene que ver con la privatización que se viene haciendo. Tienen gerentes y directores que no tienen idea de lo que es un tren. Lo mismo está pasando con SELF S.A, que es una empresa que creó el Gobierno, con la cual se saca cartel diciendo que es la solución para el ferrocarril. La gente que trabaja ahí no sabe lo que es una máquina. Cuando van a los talleres hacen reír a los funcionarios, porque hablan de que van a sacar herramientas industriales, de que ya no las necesitan, y de que van a comprar y traer todo nuevo. No tienen idea de lo que cuesta traer un eje con dos ruedas.

Pero como decía mi compañero, no solo estuvo el invento de la privatización, sino que hubo propuestas. No es que tuvieron que tomar ese camino porque no había otra solución. Los vascos presentaron tres propuestas diferentes (a las cuales también pueden acceder), entre Estado- Estado, privado- privado o Estado privado. Le hacían gratis el asesoramiento que hizo la asesora argentina por US$ 2.500.000. Esa asesora argentina, que hizo un tramito en Argentina, es lamentable. Los datos que arrojó esa consultora se han tenido que corregir constantemente. Hay tramos en los que marcó como posible transporte, y ni siquiera fue a ver el estado de la vía. Lo hizo a ojo, por mapa; no se sabe. Y por eso se pagó US$ 2.500.000, que se tiraron, porque hoy en día no sirve de nada.

Después estuvo la propuesta de los chinos, que consistía en instalar una fábrica de durmientes de hormigón, a cambio de arroz u otros negocios. Armaban la fábrica —para ellos, hacer unos durmientes para nosotros, les insume un rato— y hacían todos los durmientes. Como la fábrica se arma y se desarma, la podían dejar o llevársela. Tampoco se aceptó. ¿No hay algo raro acá? Y todo esto fue en este período, en el que ya se estaba planeando hacer lo que están haciendo ahora.

Se tiraron para el costado las propuestas, se escondían entre los propios legisladores para llevar adelante esto, que como les estamos demostrando, no sirve para nada.

Queremos agradecer que nos digan claramente si entienden lo que estamos proponiendo. Hemos ido a lugares donde no nos dicen nada, o se dice que lo que nosotros proponemos es raro de entender. Les vamos a hacer llegar por escrito nuestra propuesta. Y no son veinte hojas, entra en una carilla.

Simplemente, propusimos que esta empresa aceptara tener empleados bajo el derecho público, que AFE capitalizara, como parte de la sociedad con el material rodante y con el personal capacitado, y que se

regularan los derechos laborales de los empleados que tuviera la empresa, privados y públicos, bajo la negociación colectiva. Como dije antes, nosotros no cedemos más, porque ya estamos aceptando lo que de fondo no queríamos. No queremos que se arme esto, ni que se siga privatizando, ni que haya una empresa bajo derecho privado, ni que AFE se termine desmantelando dentro de unos años, como se está haciendo con Pluna. Aceptamos que con el correr del tiempo todos los empleados estuvieran bajo el derecho privado. Más no se nos puede pedir.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos mucho vuestra visita.

Estamos a las órdenes.

(Se retira de sala la delegación de la Unión Ferroviaria)

(Ingresa a sala Prosegur Transportadora de Caudales S.A.)

——La Comisión de Legislación del Trabajo tiene el gusto de recibir a una delegación de Prosegur Transportadora de Caudales S.A., integrada por el gerente general, señor Óscar Ronda; el gerente de operaciones y tesorería, señor Ricardo Petrone; la gerenta de recursos humanos, señora Rosario Irabuena, y los asesores legales, doctores Pablo Cuneo y Fernando Perez Tabó.

SEÑOR RONDA (Óscar).- Queremos confesar cierta sorpresa, no por la invitación, sino por la presencia de la gente de SITPRO, cuando existen ámbitos habituales dentro de la compañía para canalizar este tipo de situaciones.

De todas maneras, estamos aquí presentes para evacuar todas las dudas que entiendan pertinentes.

Quiero poner dentro de contexto la situación que vivimos actualmente en la transportadora de caudales Prosegur.

Prosegur es una empresa que en Uruguay emplea aproximadamente a seiscientas treinta personas; tiene un índice de afiliación del 90%, del cual el 70% son representantes de Aebu y el 30% restante de SITPRO. Es decir que hemos venido experimentando, desde hace unos cuantos años, una lucha interna de poder en la organización sindical de Prosegur. Estamos inmersos en el medio de una batalla, que muchas veces no podemos fiscalizar, intervenir ni participar. De todas maneras, siempre tenemos las puertas abiertas para conversar con la gente de las distintas organizaciones sindicales. De hecho, es una práctica habitual. Somos muy cuidadosos en ese sentido: promovemos las buenas prácticas de conducta frente a cualquiera de las situaciones que pudieran suceder dentro de la compañía, y las atendemos puntualmente, a través de Recursos Humanos y de la Gerencia de Operaciones, para transitar por las vías que entendemos adecuadas para solucionar problemas que puedan ir surgiendo.

La génesis de esta situación que nos convoca hoy, está basada en un conflicto entre ambos gremios por el uso de chalecos en determinadas circunstancias dentro de la actividad habitual de la compañía. Obviamente, no hay norma que regule las exigencias que plantea el SITPRO en cuanto al uso de chalecos para la entrega y recepción de armamento por parte de quien tiene responsabilidades de hacerlo. Y esto originó un conflicto que nos viene a mal traer desde hace un tiempo, y lamentablemente ante cualquier circunstancia aparecen otras situaciones que aprovechamos también para manifestar.

Quiero aclarar algunas imprecisiones que se han declarado aquí. Por ejemplo, se mencionó que el seguro de responsabilidad civil está vencido, lo que no es así. El seguro de responsabilidad civil de la compañía es de responsabilidad global, que nuclea a todas las empresas, y que está vigente hasta el 31 de diciembre de 2015. Se renueva anualmente. Nosotros hacemos la declaración de ese seguro. Se hizo en su momento al Renaemse, pero no efectuamos el trámite puntual para transportadora de caudales; eso fue lo que quedó registrado como que no existe. Insisto: el seguro está vigente, y es fácilmente comprobable. De hecho, el tema ya ha sido regularizado ante el Renaemse.

Otra de las precisiones que queremos hacer es con respecto al tema de las armas. Todo el inventario de armas fue registrado en el Renaemse, como corresponde y como es norma. Tenemos un registro unificado que fue

presentado a mediados de marzo de este año; dicha actualización consta en Renaemse. No nos constan armas no registradas. El armamento de Prosegur está absolutamente todo registrado en Renaemse.

Otra de las precisiones tiene que ver con que se dijo que las empresas tienen la obligación de presentar los chalecos frente a Renaemse, cosa que no es así. Renaemse no exige a las empresas presentar los chalecos en el organismo. Sí hay un proceso de homologación, y eso es lo que realiza habitualmente quien importa y comercializa el chaleco en el mercado, lo que nosotros, obviamente, no hacemos.

Actualmente, Prosegur emplea a 158.000 personas en diecisiete países, en cuatro continentes distintos. Como les decía, concretamente, Uruguay tiene seiscientas treinta personas.

La empresa aproximadamente cuenta con sesenta unidades blindadas, de las cuales utilizamos diariamente entre cuarenta y cuarenta y cinco camiones. El 80% de esos camiones tiene menos de cinco años. La flota que posee Prosegur en Uruguay es de las más modernas. De hecho, en esa intención de ir mejorando y generando valor para todos los actores que componen nuestra organización, a partir de este año y hasta 2017 estaremos incorporando doce unidades blindadas nuevas, cero kilómetro con un costo aproximado de US$ 110.000 cada una. Lo digo para que tengan una idea, de lo que estamos hablando.

Se trata de una empresa certificada en calidad. Además, desde 2002 adhiere al Pacto Mundial de sostenibilidad empresarial en cuanto a los diez principios internacionales relativos por ejemplo, a los derechos humanos, a la responsabilidad social. Y en cuanto a esta última, la compañía promueve el desarrollo de sus funcionarios, no solamente desde el punto de vista intelectual sino también ayudando a sus empleados, a sus profesionales en los procesos de capacitación, apuntando obviamente a la excelencia del servicio que pretendemos prestar en el mercado.

La Fundación Prosegur aporta valor a quienes de alguna forma están vinculados a la compañía, es decir, tanto a los trabajadores como a sus familiares. Por ejemplo, la Fundación Prosegur, a través de Piecitos Colorados apoya a las escuelas; concretamente en Uruguay hemos apoyado a tres escuelas. Nos preocupa el bienestar del entorno en el que actúa Prosegur, su propia gente y el impacto que pueda generar su actividad en el medio que se mueve. Es por eso que no tenemos constancia de unidades blindadas que puedan generar un peligro en la calle. Podrán imaginar que con los kilómetros que a diario recorremos, obviamente estamos expuestos a accidentes de tránsito; sin embargo, ninguno de los que hemos sufrido, fue generado por un problema mecánico o técnico. Muy por el contrario, los accidentes generalmente ocurren por impericia del conductor del vehículo o de un tercero. Contamos con una flota -insisto en este tema porque no es menor- moderna y apropiada de acuerdo a las normas que exige la reglamentación en Uruguay.

Respecto a los chalecos antibala que utiliza Prosegur, me gustaría agregar algunas cosas puntuales. Los chalecos son de categoría 3a, es decir, superan las exigencias del Renaemse. Además, llevamos un control estricto de los chalecos que se entregan a cada uno de los funcionarios y existe un protocolo de recambio, ya sea de la funda del chaleco como de la placa que protege del impacto de un proyectil. Eso lo hacemos periódicamente; de hecho, estamos en proceso de recambio. Por otra parte, la rotación e ingreso de personal debido a las promociones, porque hay funcionarios que al hacer carrera dentro en la compañía, ascienden generando oportunidades laborales, hace que los elementos que les vamos dando sean personalizados; entonces el chaleco se va cambiando y actualizando no solamente porque se vence sino porque además la funda puede sufrir un deterioro por el uso.

También brindamos cursos de capacitación al personal que no solamente cumplen con la norma sino que además, en algunos casos, hasta la superan. En todo momento tratamos de que el personal se vaya aggiornando a las realidades del mercado. Ustedes sabrán que las cuestiones relativas a la seguridad son muy dinámicas, hay modalidades delictivas que nos obligan a estar permanentemente alertas, no solamente para defender el patrimonio por el cual nos contratan sino para defender nuestro principal patrimonio, precisamente la gente que hace posible que Prosegur preste el servicio en Uruguay y en los países en los que actúa.

Me gustaría ceder la palabra a la doctora Irabuena, gerenta de recursos humanos, para que profundice en aspectos vinculados al personal.

SEÑORA IRABUENA (Rosario).- Ampliando la exposición del señor Óscar Ronda, queremos contarles en qué consta nuestra actividad de capacitación.

La empresa tiene por norma, además de la prevista legalmente, capacitar al personal que ingresa, pero además, dentro de la política de recursos humanos está la promoción de personal interno; por lo tanto, antes de la búsqueda en el mercado de los potenciales candidatos siempre recurrimos a los que ya son funcionarios de Prosegur, porque ya tienen alguna capacitación en seguridad.

En los últimos años hemos incrementado la inversión en capacitación y por ejemplo, en 2013 destinamos $ 280.000, compuestos por varios conceptos, como ser el uso de las instalaciones que tenemos que contratar, municiones, pago de sueldos.

En 2014 duplicamos -y un poco más- la inversión a $ 620.000. En lo que va del año, en este semestre, ya llevamos invertidos $ 150.000. Tenemos previsto un plan -por cuestiones operativas es un tanto dificultoso coordinar en los días de semana- con la idea de que a fin de año estemos cumpliendo con el cien por ciento de la capacitación a todo el personal operativo.

En cuanto a las condiciones de seguridad y a lo relativo a recursos humanos, desde junio de 2008 hemos constituido la comisión de salud y seguridad representada por afiliados a AEBU que son quienes negocian y representan a los trabajadores por ser el sindicato más representativo. Es una comisión integrada por trabajadores de la empresa y se reúne una vez por mes o cada dos meses. En la primera acta de su sesión ya se plantearon algunos temas vinculados a las condiciones de seguridad relativas a aspectos que ellos habían entendido había que corregir; también funciona como un órgano de contralor y de monitoreo de todos los planteos que se van haciendo. Es una comisión que funciona fluidamente. En ese ámbito no se ha hecho ningún planteo de los presentados en la denuncia; en algún momento hubo alguna inquietud respecto a condiciones menores de los vehículos como por ejemplo, la emanación de humo que ya fue solucionado; tenemos taller propio y tercerizados.

SEÑOR PETRONE (Ricardo).- La empresa, entre 2009 y 2015 adquirió veintiocho camiones y estamos esperando cuatro más que llegarán de Brasil. Como expresó el señor Óscar Ronda, eso nos permite asegurar que más del 80% de los camiones que salen diariamente tienen una antigüedad menor a cinco años. Son camiones que cuentan con mantenimiento propio y con todos los services previstos por las garantías de las unidades.

Los camiones que estamos incorporando son Mercedes Benz, fabricados en Brasil y bajo las normas que utilizan los blindados en ese país, muy superiores a las que exige Renaemse para el funcionamiento local. Además, complementados con normas corporativas en cuanto a comunicación, blindaje, posicionamiento; son las unidades más modernas del mercado y equiparadas a las de nivel mundial. Desde 2009 a la fecha la empresa lleva invertidos en camiones más de US$ 3.000.000.

En lo que tiene que ver con las armas que en la denuncia se menciona que se desarman y que hay balas que se trancan, la empresa anualmente cambia las municiones que llevan todas las dotaciones. Cada dotación de la empresa, está formada por seis personas, lleva alrededor de ciento sesenta tiros. Las municiones se cambian anualmente y las descartadas se utilizan para capacitación. Además, en los últimos dos años sustituyendo los revólveres calibre treinta y ocho, se han adquirido ochenta pistolas nueve milímetros. La idea es cambiar al personal de la guardia el revólver treinta y ocho por pistolas porque tiene mayor poder de fuego, a pesar de que gracias a Dios, no hemos tenido necesidad de utilizar ese armamento; no tenemos antecedentes por delitos. Hasta ahora, por suerte, nuestra operativa ha funcionado bien desde el punto de vista disuasivo.

Con respecto a los chalecos, se hace un seguimiento de las fechas de vencimiento, que varían entre cinco y siete años, según el modelo comprado en su oportunidad. Los próximos vencimientos que tenemos documentados serán a finales de 2015 y 2016. Ya se comenzó con los cambios para que no haya ningún problema.

Realmente, es una empresa que trata de hacer las cosas bien. Entendemos que hacemos las cosas bien. Creo que tenemos todos los elementos para demostrar que estas cosas que se denuncian no se corresponden con la realidad.

SEÑOR PUIG (Luis).- Saludo a la delegación empresarial de Prosegur.

Sin duda, la versión que dieron acá los trabajadores organizados en el SITPRO y la versión de la empresa son claramente antagónicas.

Los trabajadores desarrollaron un planteo según el cual las condiciones de trabajo no están plenamente contempladas en la empresa. Plantearon situaciones que tienen que ver con los chalecos antibalas -ustedes hicieron referencia a ellos-, que son un elemento importante en la actividad que se desarrolla. También se refirieron a los vehículos. En este caso, los planteos también son antagónicos. Los trabajadores señalan dificultades, muchas veces, desde el punto de vista mecánico de alguno de esos vehículos, se refieren a su inspección, lo cual abarca un aspecto de fiscalización por parte de los organismos del Estado, y también hablan de la falta de capacitación.

Sin duda, las condiciones de trabajo, la salud laboral y el relacionamiento del trabajo con la salud y no con la enfermedad son aspectos que preocupan fundamentalmente a esta Comisión. Aquí hemos trabajado en el tema de responsabilidad penal del empleador para poder desarrollar mecanismos que permitan establecer que la prevención en materia laboral es un aspecto fundamental.

Hay dudas que surgen naturalmente, sustanciadas en lo que sostuvo el SITPRO, pero también en lo que uno puede apreciar sin un conocimiento a fondo de la actividad. Muchas veces nos encontramos con vehículos de esta empresa, con una guardia importante, con armas de grueso calibre y nos preguntamos si, en realidad, existe una capacitación a fondo de las personas que realizan esa actividad. Portar escopetas de grueso calibre en lugares con alta densidad de población requiere un conocimiento a fondo de la situación y estar capacitado física y psíquicamente para desarrollar esa tarea. Afortunadamente, ustedes relataban la ausencia de delitos contra la actividad que desarrollan pero, obviamente, no pueden descartarse. Por lo tanto, la preparación para estar en condiciones psicofísicas de primer nivel parece ser un elemento fundamental para esta situación.

Los trabajadores plantearon que esa capacitación tiene dificultades y que no se ha hecho el recambio de armamento. Inclusive, manifestaron que el armamento está, pero que hay dificultades para la capacitación.

En el desarrollo de su exposición, ustedes manifestaron que ha habido accidentes de tránsito por impericia de quienes conducen los vehículos. Me pregunto cuál es el grado de capacitación para trabajadores que no solo manejan vehículos pesados sino que, además, transportan valores y, por tanto -por eso llevan seguridad-, pueden estar expuestos a alguna situación delictiva. Eso también implica contar con la capacitación necesaria.

Me gustaría saber cuál es la capacitación que tienen los trabajadores, cuál es su carga horaria, si está claramente delimitada, y si los traslados al interior del país se hacen con todas las seguridades. Todas esas preguntas surgen a partir del planteo del SITPRO, pero también naturalmente.

Reitero que para esta Comisión, la salud laboral y las condiciones de trabajo son aspectos fundamentales. Se viene analizando -no solo en la Comisión, sino en instancias tripartitas, inclusive en el Consejo Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (Conasat)- el tema de la salud en general de los trabajadores y estamos interesados en seguir desarrollando -con la participación de la Cátedra de Salud Ocupacional, de la Facultad de Medicina y otros actores de primer nivel- condiciones que nos permitan avanzar en una ley general de salud en el trabajo. Por tanto, toda esta temática preocupa.

Reitero que no tengo más remedio que constatar dos exposiciones totalmente antagónicas. Seguramente, analizando esta situación con quienes desde organismos del Estado están destinados a fiscalizar esta actividad se pueda echar más luz. En realidad, ahora me quedo con dos visiones claramente distintas.

Muchas gracias.

SEÑOR ABDALA (Pablo).- Me sumo a la bienvenida a la delegación que nos visita.

Quiero formular una muy breve reflexión y dejar planteada una consulta.

Por cierto, la Comisión debe escuchar todas las versiones, recoger todos los testimonios y, naturalmente, dar crédito a todos ellos, provengan de donde provengan, mientras no se demuestre lo contrario, es decir, tanto a las versiones de los trabajadores, como a las de las delegaciones empresariales, por una razón de carácter objetivo. Me parece que nuestro primer deber es no partir de preconceptos o llegar aquí con posiciones preconcebidas. Naturalmente, cuando las versiones no son totalmente coincidentes, después habrá que buscar caminos para profundizar en el análisis o recoger la información adicional.

Sin perjuicio de esto, me parece que hay cuestiones que es de toda evidencia que no resisten la circunstancia de que haya versiones contradictorias. Si el seguro está vigente o no pasa, simplemente, es por la constatación objetiva de esa circunstancia. Es decir, no es un tema de apreciación subjetiva o de la valoración que cada uno pueda tener al respecto. El seguro está vigente o no lo está. Aquí se ha dicho que lo está. Tal vez, podamos constatarlo a partir de la documentación respectiva, pidiendo la información a Renaemse o a los organismos de contralor.

Otro tanto sucede con relación a las armas o a los chalecos. Al respecto, tal vez haya un error de apreciación en función de algún defecto o dificultad que se haya planteado con el registro de estos elementos.

Creo que estamos frente a una actividad de enorme especialización y delicadeza. No estamos frente a una empresa que se dedique, simplemente, a brindar servicios de fletes comunes y silvestres, sino que se trata de un rubro de la actividad de enorme cuidado por la naturaleza de la función, por las características de los vehículos, del equipamiento y que, por supuesto, demanda niveles de capacitación especial.

En la medida en que se nos dice que los seguros están vigentes, que las armas son las de reglamento, están debidamente inscriptas, son relativamente nuevas o, por lo menos, están razonablemente dentro de su vida útil, que la flota vehicular se ha renovado, presumo que más allá de la mayor o menor capacitación, los conductores de los blindados estarán habilitados a conducirlos y supongo que habrá una autoridad que controlará esa circunstancia y lo habilitará, al igual que habilita a un conductor de un camión de basura, de transporte de mercadería o de un ómnibus. La pregunta tiene que ver, precisamente, con eso, es decir, cómo es la relación de Prosegur con los organismos de control, cuáles son los organismos que directamente controlan y certifican la habilitación o las condiciones adecuadas de esta empresa para desarrollar su actividad, más allá de Renaemse. Es decir, específicamente, en lo que tiene que ver con las condiciones laborales de los trabajadores, ¿es la Inspección General del Trabajo? ¿Son la Intendencia de Montevideo o las Intendencias del interior del país a las que les concierne la habilitación de los conductores? ¿Cuáles son los organismos con los que hay una relación directa en términos del ejercicio del contralor y con qué frecuencia y asiduidad se realiza? Me parece que ese es un dato relevante porque, en todo caso, hay un actor esencial en todo esto, que es el Estado a la hora de habilitar que determinada actividad se desarrolle y de controlar el cumplimiento de esa actividad en condiciones adecuadas.

Creo que cuando una empresa no cumple con sus obligaciones -no digo que este sea el caso; aparentemente, no lo es- desde el punto de vista de las condiciones de seguridad ya no solo con los trabajadores sino, inclusive, con relación al medio en el cual actúa, con relación a los terceros y a la sociedad de la que forma parte, es tan responsable la empresa como el Estado que tiene la obligación de controlarla y no lo hace, que tiene la obligación de clausurarla o sancionarla y no lo hace.

Esa es la pregunta que quiero dejar planteada. Reitero: cuáles son los controles a los que está sometida esta empresa que desarrolla este tipo de actividad -repito, no es una actividad laboral común-, cuáles son los organismos que la controlan y con qué frecuencia y asiduidad lo hacen.

Gracias.

SEÑOR PLACERES (Daniel).- Damos la bienvenida a los representantes de la empresa.

Como bien decía el señor diputado Puig, hay dos visiones totalmente diferentes. De la única manera que se puede constatar la realidad y eliminar las dudas es con la información. Como decía el señor Diputado Abdala, tendremos que solicitar a Renaemse los controles de la empresa. Inclusive, la empresa puede aportarlos, si los tiene. Eso nos permitiría ir allanando el camino.

Quiero detenerme en un punto. La Ley Nº 16.170 establece que en este tipo de empresas debe haber un asesor en seguridad permanente. Me gustaría saber si la empresa lo tiene, dado que la delegación de trabajadores denunció que no hay un asesor en seguridad.

Gracias.

SEÑOR RONDA (Óscar).- Con respecto a la pregunta sobre el asesor en seguridad, por supuesto que en la empresa hay un asesor. Inclusive, tiene una relación de dependencia con la compañía. Es decir, no es un trabajador tercerizado; no es una persona que no pertenece a la empresa. Además, tenemos un técnico prevencionista que permanentemente está abogando por las condiciones de salubridad laboral, que ha quedado de manifiesto que a esta Comisión le preocupa.

En el proceso de captación de personal, dependiendo del rol que vaya a cumplir, obviamente, se exige determinada capacitación y constancia. Por supuesto, los empleados abocados a tareas de conducción de un vehículo deben tener la libreta profesional como un requisito sine qua non. Independientemente de ello, se hacen procesos de capacitación. Es más, esos procesos se han tercerizado. En varias oportunidades hemos apelado a distintas organizaciones y empresas que ofrecen este tipo de servicios para ir aggiornando el personal, porque si bien se presenta a la compañía con una libreta categoría D, debemos comprobar si sus habilidades están en consonancia con el documento que están exponiendo. Por eso, parte del proceso de captación del personal también tiene una faceta de capacitación y de comprobación de sus habilidades.

Además, del Renaemse existen distintos organismos que regulan nuestra actividad. Hemos tenido varias inspecciones del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y no constataron situaciones que comprometan la integridad de las personas que trabajan en la compañía. Los camiones y los otros vehículos que no son blindados, como los de apoyo, también están expuestos a las fiscalizaciones que realiza el organismo competente que, en este caso, es la Intendencia de Montevideo.

En lo que tiene que ver con la gobernanza de este tipo de situaciones, básicamente, con nuestra actividad tratamos de abarcar todos los aspectos que, de alguna forma, puedan hipotecar la continuidad de las prestaciones y poner en riesgo a los trabajadores que las desarrollan.

SEÑOR PETRONE (Ricardo).- En todos los procesos de selección para cubrir un cargo de chofer, ya sea de unidad blindada o de auto de apoyo, se realiza una prueba tomada por técnicos del Automóvil Club del Uruguay, quienes emiten un juicio que nos permite ponderar, junto con otros aspectos, al candidato que se valora. No hay chofer de la empresa que no realice ese examen.

Respecto a la capacitación, quiero decir que hemos brindado cursos de manejo defensivo a personal de la empresa, inclusive a los que manejan unidades blindadas, en los que se simulan situaciones que pueden ocurrir en la actividad que realizamos. Creo que el último se hizo en el interior del país.

En cuanto al control vehicular, que también está mencionado en la denuncia de SITPRO, entendemos que, dado el peso que tienen nuestros camiones, no están comprendidos en lo que estaba dispuesto por Sucta, así como tampoco entran en lo que mencionaba la Intendencia, debido a la antigüedad. No obstante, comenzamos a hacer la inspección por Sucta de todas las unidades. Lo vamos a hacer independientemente de que en total pesen menos de 8.500 kilos, que es lo que se menciona para las empresas de transporte de carga, y aunque tengan menos de cinco años, para que ese tema no genere más diferencias. La renovación en Sucta es anual, o sea que, a partir de ahora, se va a hacer todos los años.

SEÑOR PRESIDENTE.- La tarea de la Comisión no es abrir juicios. En todo caso, es ver la circunstancia particular según distintas perspectivas. Una es la situación particular de una empresa que tiene denuncias -algunas muy graves-, por ejemplo, sobre el control vehicular, el estado de los chalecos o la falta de capacitación. En algún caso se constató la dificultad de sacarse el chaleco para verificar su calidad.

Nosotros pensamos en dos niveles, uno de los cuales es el de la empresa, en el que uno se puede meter hasta cierto punto. Por ejemplo, si tengo 630 trabajadores y $ 280.000 para capacitar, lo que equivale a $ 400 por año por trabajador, ¿es suficiente inversión? A mí me parece que no. Pero si no está regulado a nivel nacional

y no hay un mínimo de horas de capacitación básico, es una decisión de la empresa por más que, en principio, me parezca que es poco. Uno puede pensar que la tarea del legislador es establecer los márgenes a priori y no después de una circunstancia desgraciada. Tengo claro que no debe ser la empresa que invierte menos en capacitación; seguramente otras invertirán cero. La discusión debe ser general, en torno a si no hay que establecer estándares más rigurosos para una actividad con cierta sensibilidad.

Lo mismo sucede con el transporte blindado. Si no está regulado, convendría pensar en normas más rigurosas, pero no para esta empresa, sino en términos generales.

Por un lado, está la circunstancia particular, y al respecto creo que algo no puede ser ni tan calvo ni con dos pelucas. Quizás tenga que participar Renaemse. De hecho, la documentación puede ayudar a clarificar, por más que tengo claro que no siempre es una foto específica de las dificultades. Hay que buscar, porque tenemos que tratar de encontrar soluciones.

Hay temas puntuales a tratar. Algunos quizás son de mesa de diálogo -empresa- trabajadores- y otros más generales, como si la normativa existente con respecto a los chalecos es eficaz y si los mecanismos de control que existen son suficientes. Porque si algo sale mal enfrentaremos un problema de mayor gravedad.

Estamos trabajando sobre una ley integral de salud y seguridad, tratando de triangular el papel de la Comisión de Legislación del Trabajo y de encontrar insumos para el protocolo de servicios de unidad que mejoren lo que existe. Quizás este tema en particular no sea en el que estemos más interiorizados en términos de legislación comparada en países con prácticas más exitosas. Ustedes, que pertenecen a una empresa que está en varias partes del mundo, quizás nos puedan ayudar.

Algunas de las denuncias son graves, y que creo que la Comisión va a tener que canalizar la cuestión a través de Renaemse, de los organismos fiscalizadores o con un encuentro entre las partes que permita delimitar la denuncia. Pienso que sería bueno que, además de las denuncias particulares, se trabajara sobre los temas generales, lo que implica ver si la actividad cuenta con la legislación suficiente como para tener garantías plenas.

Repito: la Comisión no es la que juzga, sino la que construye puentes, y si el problema llega acá es porque hay uno que está medio desfigurado.

Ustedes leyeron la versión taquigráfica; saben que hay denuncias de peso. No nos queda otra que citar a la contraparte para escucharla. Seguramente reconvoquemos a los trabajadores y quizás podamos generar algún ámbito para que las partes se junten e intenten canalizar las dificultades.

SEÑOR PÉREZ TABÓ (Fernando).- Simplemente quiero hacer un aporte, en atención a la representatividad de esta Comisión.

Comparto lo dicho por el señor presidente y por el diputado Puig. Esta es una actividad que implica riesgos, no solo para quienes trabajan en la empresa, sino también para terceros, por ejemplo, porque se producen despliegues de gente armada a las cuatro de la tarde, frente a un banco, donde hay mucha concentración de gente.

Ustedes saben que el Decreto Nº 291, de 2007, prevé comisiones de seguridad, que nosotros tenemos desde 2008, y también que la Administración convoque una comisión sectorial de seguridad. Entonces, dada la representatividad que tiene la Comisión de Legislación del Trabajo, podría hacerle saber al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social que estaría bueno convocar a los sectores involucrados en este tema, a fin de conformar dicha comisión y empezar a trabajar.

SEÑOR PRESIDENTE.- Históricamente hemos reivindicado el Convenio Nº 155 de la OIT y el Decreto Nº 291 es hijo de esa historia de reivindicación. No hay duda de que hay que aplicar esta normativa en todas las ramas de actividad.

Les agradecemos la presencia y quedamos a disposición.

(Se retiran de Sala los representantes de la empresa Prosegur)

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)